

# 春日部市における インフラマネジメント計画への 取り組み

春日部市 建設部 次長兼道路管理課長 わたなべ たかゆき  
渡辺 隆之

## 1. 春日部市のプロフィール

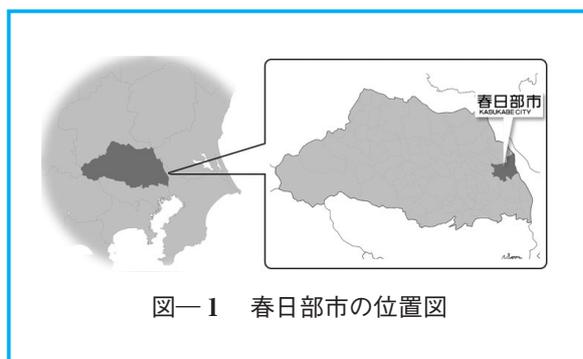
春日部市は、埼玉県の東部に位置し、面積66.0 km<sup>2</sup>、南北約12km、東西約11kmの市域を有する埼玉県内14番目の行政区画規模である（図一1）。

位置は関東平野のほぼ中央、都心から35km圏にあり、南北方向には東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン）と国道4号及び国道4号バイパスが縦断しており、これらと交差して東西方向には東武野田線（東武アーバンパークライン）と国道16号が横断しており、広域交通の要衝となっている。

また、市内の中心部には大落古利根川が流れ、その東側に中川、千葉県との県境に江戸川が流れ、肥沃な土壌と豊かな水利は、米、野菜、果樹などの栽培に適し、穀倉地帯を形成しており、本市は都心への通勤圏でもあるにもかかわらず、水田や屋敷林が広がる水と緑の豊かな都市として、美しい景観と自然環境を有している。

江戸時代には日光街道第四の宿として設置された粕壁宿として栄え、発展を遂げてきた。また、かつては利根川の本流であった大落古利根川や江戸川などは河川交通の要衝でもあり、水陸両面における交通の拠点をもつ地域であった。

平成17年10月には旧春日部市と旧庄和町が合併し、新しい春日部市としてそれぞれの個性を守り



図一1 春日部市の位置図

生かしながら、県東部の中心都市としてさらなる発展を目指している。

また、本市は市の特別住民で「子育て応援キャラクター」、「まちの案内人」でもあるアニメ「クレヨンしんちゃん」のまちとしても知られている。これらの個性や特性を十分に生かし、「市民主役・環境共生・自立都市」を基本理念とした「人・自然・産業が調和した快適創造都市—春日部—」を目指している。

## 2. 背景

それでは本題であるインフラマネジメント計画について触れていくが、本市のインフラ施設は昭和40年代から50年代の高度成長期に、急激な人口増加や都市化に伴う社会的ニーズに応じて整備が進められ、その結果、経済活動を支えるとともに、市民の安全を確保する基盤として大きな役割

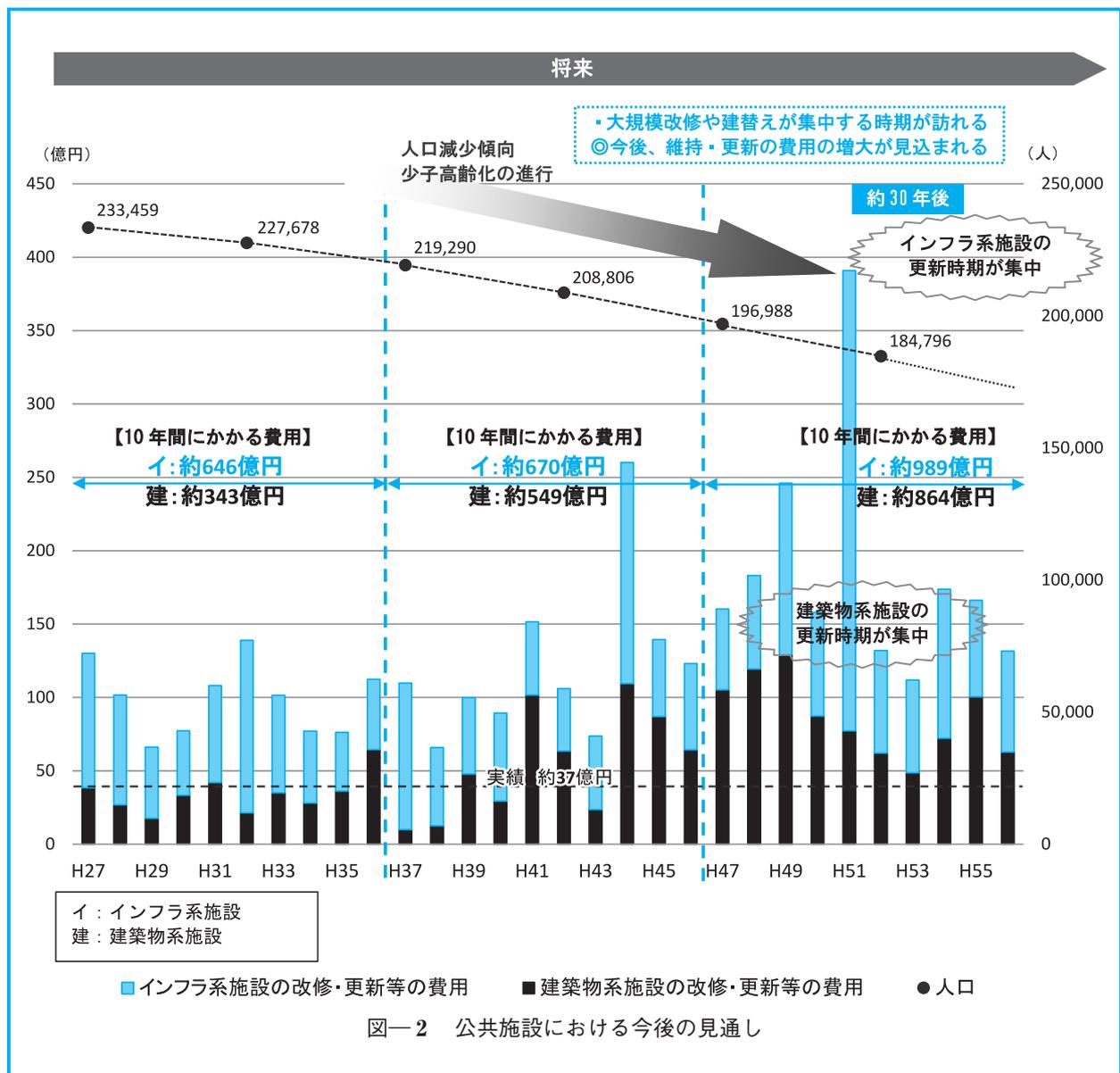
を果たしている。しかし、近年では老朽化が顕著となっている施設も多く、近い将来集中的に更新時期を迎えることが想定されている。

また、まちづくりにおいては、人口減少、少子高齢化の進行といった社会情勢の変化を要因として、持続可能な自治体運営を目指すうえでコンパクトシティの推進や公共施設等の有効活用、適正配置などによるまちの再構築が求められている。

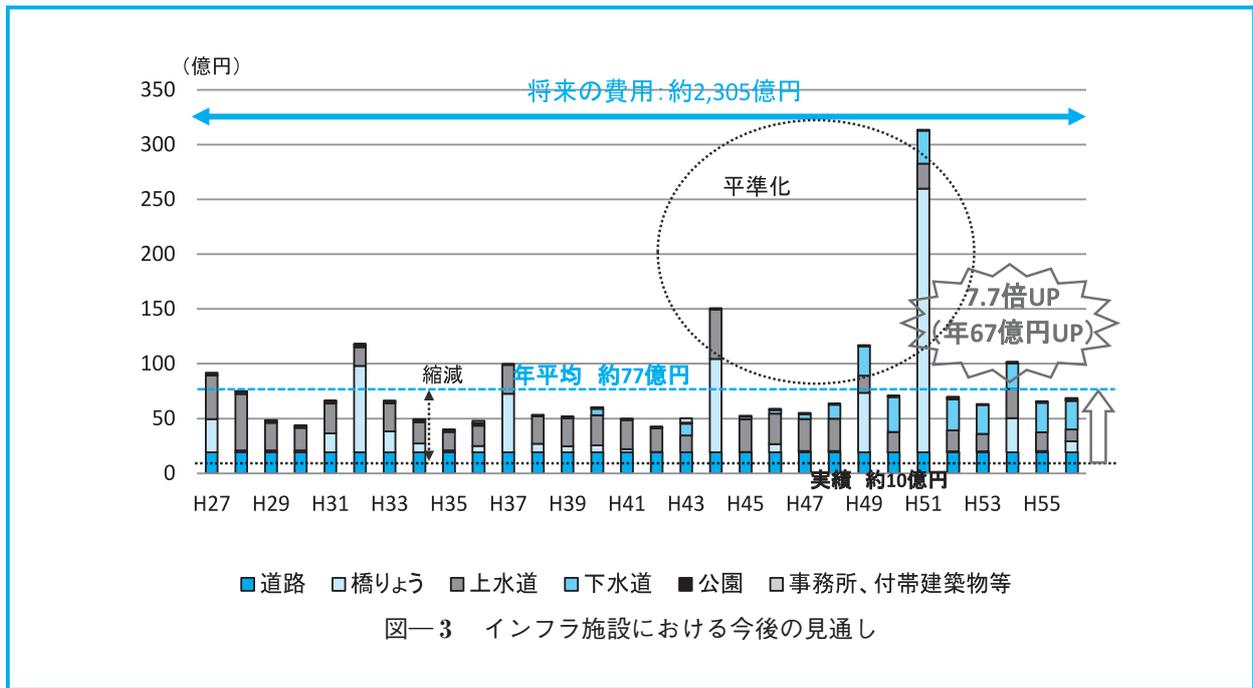
一方、財政面では人口減少に伴う税収の伸び悩みや社会福祉関連経費の増大に伴う財政のひっ迫が懸念されており、これまでと同様の水準で公共施設等への投資を継続していくことが困難になると予想されている。

このような中、国の要請を受け、本市では昨年度に公共施設等総合管理計画を策定している。この計画は長期的な視点に立ち、人口減少、少子高齢化など様々な社会情勢を踏まえ、公共施設を建築系施設（いわゆるハコモノ施設）とインフラ系施設に大きく分類し、それぞれの現状と将来見通しを明らかにしたうえで、総合的で計画的な管理を推進するために策定したものである（図一2）。

この計画では、インフラ施設について今後30年間に約2,305億円の改修・更新費用がかかると推計されており、年間（年平均）にかかる費用は約77億円と想定されている。この金額は近年の年間実績約10億円と比較すると約7.7倍、そのギャッ



図一2 公共施設における今後の見通し



は年間約67億円であり、30年間では約2,000億円を超えるものである。

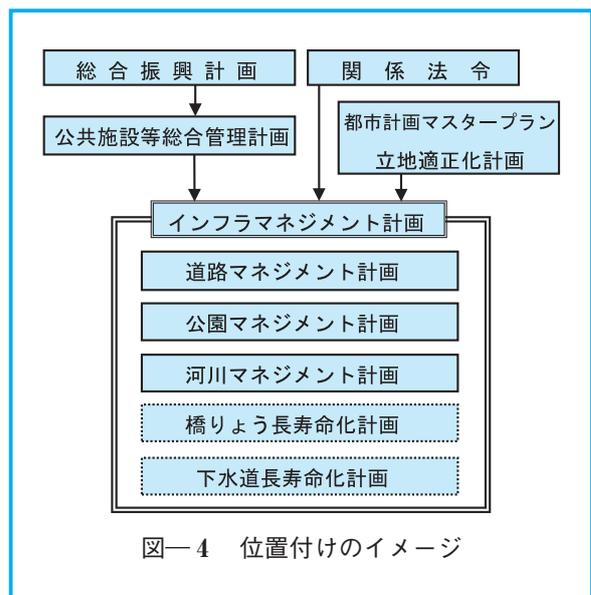
さらに、改修・更新等にかかる費用は一時期に集中し、平成51年度のピーク時には300億円を超えることが推定されている（図一 3）。

こうした課題に対して、橋りょうについては長寿命化計画を策定し対策事業を実施しており、下水道施設については、現在橋りょうと同様の長寿命化計画策定に着手したところで、来年度策定を目指している。残る道路、公園、河川については、現在マネジメント計画の策定に向けた検討を行ったところで、来年度から2カ年をかけて策定する予定である。

本稿では、本市においてこれまで取りまとめた道路、公園、河川のマネジメント計画における基本的な考え方や枠組み、さらに施設ごとの今後の方向性など、計画の概要について紹介する。

### 3. インフラマネジメント計画の位置づけ

本市のインフラマネジメント計画は図一 4 に示すように、施設に関する法令や本市の上位計画として位置付けられている総合振興計画等に即して



策定するものであり、道路・公園・河川・橋りょう・下水道の5つの分野における個別のマネジメント計画の総称である。

### 4. インフラ施設（道路・公園・河川）の現状と課題

現在、本市では表一 1 のとおり約1,048kmの道路と377カ所の公園、さらに約972kmの河川を管理している。

近年では老朽化の進行とともに更新費用の増大が見込まれる中、インフラ施設に共通する課題は維持管理費用の縮減と更新費用の平準化が第一に挙げられるが、この共通課題の他にも以下に示すとおり施設ごとに様々な課題を抱えている。

## ●道路

### ○幹線道路

- ・計画的な維持管理が行われておらず、多くの路線でわだち掘れや亀裂などが発生しており、今後補修が集中することが想定される。

### ○一般市道

- ・劣化の進行とともに補修の要望が増加している。
- ・路線数、延長が多く、舗装の劣化状況にばらつきがあるため、劣化の予測が困難である。

### ○街路樹

- ・街路樹の巨木化に伴い、剪定の要望も増加している。
- ・信号機や交差点での視界に支障となるなど、樹木の成長に伴い道路交通において問題が生じている。
- ・根上がりによる段差や伸びた枝が通行に障害となるなど、歩道交通において問題が生じている。
- ・歩道が狭いところでは安全性の確保といった点から、植樹帯の位置や幅が支障となっている。

## ●公園

### ○近隣公園

- ・一部の公園では都市計画決定後、長期にわたり未整備、若しくは一部が未整備となっている。
- ・整備した公園の中にも借地部分があるため、用地を買収する必要がある。

### ○街区公園・ちびっ子広場等

- ・極めて利用率の低い小規模公園（300m<sup>2</sup>未満）

表—1 本市のインフラ施設一覧

分野	種別	数量
道路	幹線道路（1,2級）	154km
	一般市道	894km
	街路樹	中高木 低木 3,900本 31,400m <sup>2</sup>
公園	近隣公園	14施設：17.5ha
	街区公園	197施設：20.4ha
	その他の公園	65施設：4.9ha
	ちびっ子広場等	101施設：28.5ha
	公園施設（便所等）	70施設
河川	準用河川	30km
	普通河川	942km
	河川施設（ポンプ場等）	60施設

が100カ所以上点在している。

- ・公園利用に伴う要望より隣接する住宅より草刈りや剪定といった管理上の要望が増加している。
- ・借地のまま整備されている公園があり、その借地料が大きな負担となっている。
- ・利用率にばらつきがあり利用率の低い公園も多い。

## ●河川

### ○準用河川

- ・計画的な維持管理が行われておらず、鋼矢板等による護岸の劣化が進行しており、今後、補修が集中することが想定される。

### ○普通河川

- ・劣化の進行とともに補修の要望が増加している。
- ・河川数、延長が多く、劣化状況にばらつきがあるため、劣化を予測することが困難である。

### ○河川施設（ポンプ場等）

- ・計画的な更新が行われていない。
- ・施設の多くは劣化が進行しており、更新時期を迎えている。

## 5. インフラマネジメント計画への取り組み

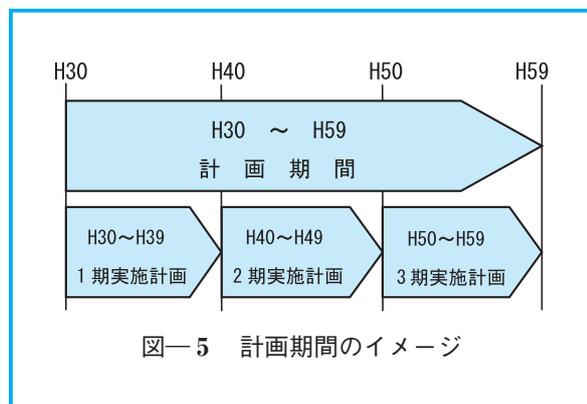
現在、本市のインフラマネジメント計画については、計画策定のステップとして計画における基本的な考え方や盛り込む内容、さらに今後における維持管理費用縮減の目標値などを検討しているところである。

検討の中では、維持管理費用の縮減について、市民へのサービスレベルの低下につながるものであり、市民生活に大きな影響を与えることから、縮減額とサービスレベルのバランスをどのように取っていくのかという点が大きなポイントであるとの意見が示されている。

## 6. インフラマネジメント計画

本市のインフラマネジメント計画は、インフラ施設の状態を点検等により客観的に把握・評価を行い、中長期的な状態を予測するとともに、予算的な制約がある中でいつどのような対策をどこに行うのが最適であるかなどを検討し、概ね30年後を見据え、長期的視点に立ったインフラ施設の戦略的な再生と老朽化対策を定めるものである。

また、計画ではその施設の実情と市民のニーズを勘案し、施設のあり方を明確にしたうえで、10年ごとに方向性と計画目標を示した実施計画を定め、計画目標を実現するものである。



### (1) 基本方針

本市のインフラ施設の戦略的な再生における基本的な考え方は、次の3つを柱とするものである。

- ① ランニングコストの縮減と更新費用の平準化
- ② まちづくりの視点を重視した都市インフラの再生
- ③ 地球温暖化に対応する省エネ化

具体的には、インフラ施設の維持管理について、「事後保全型」から「予防保全型」に転換することにより、維持管理費用の縮減と更新費用の平準化を図るとともに、施設の更新においては、ただ単に既存施設を再現するのではなく、進行する高齢化社会における施設のあり方、地域の賑わいの創出といったまちづくりの観点やストック効果という新たな視点から施設の更新を行い、都市力の向上につなげるものである。

さらに、地球温暖化や将来の維持管理費用を縮減するため、積極的に省エネ化を推進するものである。

### (2) 計画の内容

本市では、以下の内容を計画に盛り込む予定である。

1. インフラ施設の現状と課題
  - ・点検等による現状の把握と評価
  - ・現状における課題の把握と整理
2. 将来における機能予想
  - ・中長期的な状況の予想
  - ・将来における重要度の評価
  - ・将来のまちづくりにおける施設のあり方
3. 計画の基本方針
  - ・コストの縮減方針  
(予防保全型の維持管理への転換)
  - ・将来のまちづくりを重視した施設の更新
  - ・ストック効果を重視した施設の更新
  - ・省エネ化の方針
4. 計画の目標
  - ・目標及び指標の設定
5. 実施計画（10年間ごと3期）
  - ・計画期間の方向性
  - ・目標及び指針の設定

## 7. 今後におけるインフラ施設の マネジメント

今後のインフラ施設については、「コストマネジメント」と「施設マネジメント」の両面を適正に実施していくことが重要である。

「コストマネジメント」は文字通り、維持管理や改修・更新の費用負担を縮減し効率的に行うことであり、「施設マネジメント」は都市施設としてのマネジメントで、まちづくりの観点から計画的で戦略的な維持・改修・更新を行うことである。

都市施設は地域ごと、施設ごと、そして時代ごとに求められる施設の機能が変化することから、単に既存の施設をそのまま再現するのではなく、まち全体における適正な配置を明確にしたうえで、まちづくりの観点から設置する施設の機能を検討し、既存の施設を再生することが重要である。

インフラ施設のマネジメントは、施設ごと、地域ごとに手法と内容が異なるものである。

具体的に言えば、生活道路や普通河川は市民生活に最も身近で基礎的な社会基盤であり、今後も継続して維持しなければならない施設であるが、総量が多く劣化予想も難しいことから、今後の財政状況を考慮した新しい管理基準の導入や民間活力の導入などによりコストを縮減し、効率的で持続可能な維持管理を行うことが必要である。

また、幹線道路や準用河川は、まちの骨格を成す社会基盤であり劣化予想も可能であることから、管理手法を「事後保全型」から「予防保全型」に転換し、適切なメンテナンスサイクルを確立することにより、コスト縮減と長寿命化を図ることが必要である。

一方、中心市街地のメインストリートなどでは、地域の特徴を踏まえ、道路空間を車中心から人主体に転換し、道路占用の特例制度を活用しオ

ープンカフェを設置するなど、地域の賑わいを創出する舞台として再生することなどが考えられる。

また、公園については廃止を含めて再配置を検討し、将来人口に見合った総量に適正化を図るとともに、民間活力の導入などにより効率的に運営することが必要である。さらに、道路と同様に既存の機能にとらわれず、今後のまちづくりにおける地域交流の拠点として再生することが必要である。

現代社会は、総量を増やす「つくる時代」から「賢く使う時代」へ転換している。人口減少や少子高齢化に伴い財政状況が厳しさを増す中、今後のインフラ施設については、コストをかけず既存の施設を長生きさせること、そして、新たな整備に頼らず既存の施設を工夫して賢く再生していくことが重要である。

## 8. おわりに

公共事業を取り巻く環境が厳しさを増す中、コスト削減を推進するには市民の理解と協力を得ることが重要である。

今後、インフラ施設を持続可能とするためには、市民生活に密着した道路や水路などのサービスレベルを下方修正することが避けられないことから、この計画を実現するには、市民にどこまで理解してもらえるかが鍵となる。

これまで、市民に公共事業が十分に理解されていないことを踏まえ、職員一人一人がこの計画の目的や内容、効果、スケジュールなどについて、わかりやすく、丁寧に、粘り強く、説明することで、市民の理解と協力が得られるよう行動していかなければならない。

この計画の実現に向け、私を含め職員の「ガンバリ」に大いに期待するところである。